

Beslutsdatum 2012-07-12

Patentansökan nr 1250039-3
Internationell klass (IPC) F16H48/30,
B60T10/00, B60W10/16, B60W10/196,
B60K28/16, B60T1/087, B60T8/1764

Scania CV AB /Hans Forsell
151 87 Södertälje

Sökande:	Scania CV AB	
Ombud:	Scania CV AB /Hans Forsell	Ref: 312-10
Benämning:	Fordon med ett retarderbromssystem och en metod i samband med detta	

Skriftligt svar ska ha kommit in till Patent- och registreringsverket (PRV)
senast 2012-11-12.

Ni föreläggs att avhjälpa de brister som påtalas i bifogat utlåtande, senast den dag som anges ovan.

Om bristerna inte har avhjälpits i rätt tid kommer ansökan att avskrivas (se 15 § andra stycket patentlagen).

Om svar kommit in i rätt tid men bristerna inte avhjälpits fullständigt, kan ansökan komma att avgöras utifrån de handlingar PRV har tillgång till, utan ytterligare skriftväxling med er.

Utlåtande

Sammanfattning

PRV kan inte godkänna er ansökan eftersom det patentsökta inte skiljer sig tillräckligt mycket från känd teknik (2 § PL).

Bedömning

Nyhet	Krav	1 - 16	ja
	Krav		nej
Uppfinnings- höjd	Krav		ja
	Krav	1 - 16	nej
Industriell tillämpbarhet	Krav	1 - 16	ja
	Krav		nej

Anförda dokument

D1: DE 4010551 A1

*De anförda patentdokumenten hämtas på www.prv.se under e-tjänster/anförda dokument. Ni använder ansökningsnumret som användarnamn och lösenordet är **NVVXLNKRYK**.*

Papperskopior kan beställas till en kostnad av 50 kronor/kopia hos PRV InterPat på telefonnummer 08-782 28 85.

Eventuella litteraturhänvisningar bifogas i pappersformat.

Motivering

Det patentsökta avser en metod och ett fordon där fordonets bromsförmåga vid så kallad retarderbromsning förbättras genom att då det detekteras att något av hjulen slirar eller glider styrs ett differentialsynkroniseringssystem så att det hjul som inte slirar eller glider tar upp större bromskraft. Därigenom kan större bromskraft vid retarderbromsning användas vilket bl.a. leder till ökad bromsförmåga för fordonet.

Dokument D1 anses utgöra den närmaste teknikens ståndpunkt och visar ett förfarande och en anordning för att förbättra bromsförmågan vid retarderbromsning i ett fordon genom att då det detekteras via givare (11, 12) anslutna till en styrenhet (13) (som utför beräkningar i enlighet med någon form av regler) att något av hjulen (9, 10) slirar vid bromsning genom en bromsanordning (2), exempelvis en retarder, som verkar på fordonets drivaxel (4) styrs en differential (5) genom kopplingen (15) så att hjulet (9, 10) med bäst grepp tar upp mer bromskraft. Se sammandraget, spalt 1, rad 1 – 13, spalt 3, rad 17 – 56 och figuren. Beroende på skillnad i rotationsvarvtal mellan hjulen (9, 10) kan olika moment överföras genom differentialen (5). Om även

hjulet med bäst grepp börjar slira regleras retarderns bromsmoment ned genom att styrenheten (13) påverkar en magnetventil (14) som är ansluten till retardern (2).

D1 visar alltså en anordning och ett förfarande för att med hjälp av en styrbar differential påverka fördelningen av bromskraft mellan hjulen vid bromsning med en retarder så att hjulet med bäst grepp tar upp högst bromskraft i de fall som något av hjulen börjar glida i förhållande till det andra.

Anordningen enligt patentkravet 1 skiljer sig från vad som visas i D1 genom att det i kravet 1 är specificerat att en tillgänglig bromskraft för det glidande hjulet beräknas med hjälp av uppgifter om hastighetsskillnad mellan hjulen, hjulens tröghetsmoment och ett begärt bromsmoment för det glidande hjulet samt att differentialsynkroniseringssystemet regleras så att det begärda bromsmomentet uppnås.

Mot bakgrund av D1, som visar att hjullåsning på endera drivhjulet vid retarderbromsning kan undvikas genom att differentialen styrs så att ett hjul med bättre grepp mot underlaget tar upp större del av bromskraften, utgör valet av parametrar som ligger till grund för beräkning av maximal bromskraft på respektive hjul enbart en fackmannamässig detaljlösning som inte skiljer sig väsentligt från den kända tekniken. Vad som anges i kravet 1 kan alltså inte patenteras (2 § PL).

Vad som anges i kraven 2 – 4 utgör fackmannamässiga detaljutformningar som inte kan skyddas genom patent.

Kraven 5 – 8 anger vidare att förutom styrning av momentfördelningen mellan drivhjulen styrs även retarderns bromsande moment. Eftersom D1 visar att styrenheten (13) styr både retarderns bromsmoment och överflyttning av moment mellan hjulen på samma axel utgör anordningen enligt kraven 5 – 8 inte något som skiljer sig väsentligt från D1. Fordonet enligt krav 5 – 8 kan alltså inte medges patentskydd.

Eftersom fordonet enligt krav 1 – 8 inte skiljer sig väsentligt från den kända tekniken skiljer sig inte heller motsvarande metod enligt kraven 9 – 16 väsentligt från den kända tekniken och utgör alltså inte något patenterbart.

Johan Åhman
Patentingenjör
Tel växel 08-782 25 00, direkt 08-782 27 53

Bilaga till föreläggande

Ändringar i patentkrav

Patentkrav får inte ändras så att de kommer att innehålla något som inte framgår av grundhandlingarna. Ändras patentkrav så att nya bestämmingar tillkommer, ska ni samtidigt ange var motsvarigheten finns i grundhandlingarna.

Skicka med nya utskrifter

Kom ihåg att bifoga nya utskrifter av samtliga sidor i de bilagor till patentansökan som ni gjort ändringar i. Om ni exempelvis ändrat i beskrivningen måste ni skriva ut hela beskrivningen på nytt, och bifoga den till svaret på föreläggandet.

Att återkalla ansökan

Observera att ni riskerar att få er ansökan offentliggjord enligt 22 § 2 st patentlagen i det fall ovanstående svarsdatum ligger i nära anslutning till utgången av den i lagen angivna 18-månadersfristen. Detta beror på att ansökan inte avskrivs automatiskt när svarsfristen gått ut, utan PRV måste först fatta ett formellt avskrivningsbeslut. Avser ni inte att fullfölja er ansökan bör ni därför uttryckligen återkalla densamma för att undvika ett offentliggörande. Har ansökan väl återkallats kan den senare inte återupptas.